Bild 32. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Mooraushub bei Oslebshausen.

Auch die Hansestädte liegen an den neuen Schlagadern des Verkehrs. Sie werden für die Handelsstädte besondere Bedeutung erhalten, weil sie auch dem Güteraustausch nach den anderen Erdteilen insofern dienen, als sie dem Exporteur bei der schnellen und bequemen Heranschaffung seiner Ausfuhrwaren aus dem Inlande an die Überseedampfer ein wichtiges Hilfsmittel sein werden. Noch herrscht an den Reichsautobahnen, die zu den Hansestädten führen, emsiges Schaffen, noch sind alle Strecken in rüstig fortschreitendem Bauzustand. Die Durchquerung des Blocklandes bei Bremen macht den Aushub von Moor in einer Stärke von 2—4 m auf eine Länge von mehreren Kilometern notwendig. Auf dem Bilde sehen wir den Greifer, der den Mooraushub betätigt. Auf dem teilweise schon geschütteten Planum ist soeben ein Sandzug entladen worden. Das angekippte Material, das teils in 12 km Entfernung aus der Weser gebaggert wurde, verdrängt das ausgehobene Moor nach der Seite. Die im Vordergrund stehenden Arbeiter helfen mit „scharren", und die sich bildende „Suppe" wird dann durch die Schlammpumpe auf das Vorgelände abgepumpt.

Bild 33. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Die Autobahn in der Heide bei Hollinde.

Völlig unberührte deutsche Landschaften wurden durch die Reichsautobahnen dem gesamten Volke erschlossen.

Von dieser Heide schreibt Theodor Storm: „Kein Klang der aufgeregten Zeit drang noch in diese Einsamkeit." Jetzt dauert es aber nicht mehr lange, dann werden die vielen Fahrer dieses blühende Heideidyll mit den Holundern und Kiefernwäldern, mit den alten Räucherkaten und Schafställen mit Begeisterung erleben. Im Mittelgrund des Bildes wird ein alter Landweg über die Reichsautobahn hinweggeführt. Man sieht links und rechts schon die aufgeworfenen Sanddämme.



Baustelle Randowbruch, Mooraushub

Bauabschnitt Berlin—Stettin | Bild 27



Bild 28 | Bauabschnitt Berlin–Stettin

Baustelle Randowbruch, Einbruch des Moors



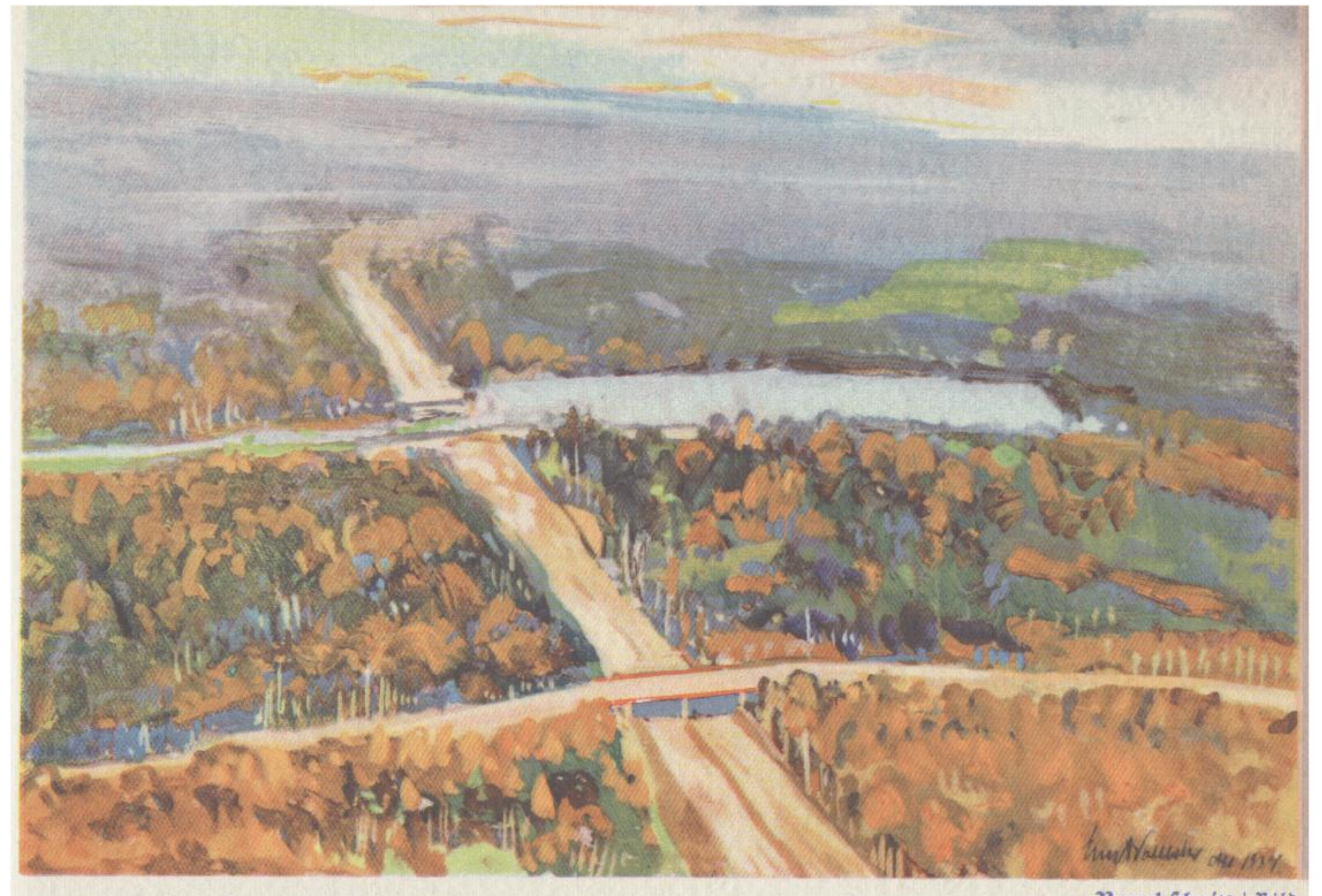
Am Oberſee bei Lanke

Bauabſchnitt Berlin–Stettin | Bild 29



Bild 30 | Bauabſchnitt Berlin–Stettin

Bauſtelle am Oberſee



Autobahn am Obersee bei Lanke, Flugbild

Bauabschnitt Berlin–Stettin | Bild 31



Bild 32 | Bauabschnitt
Bremen–Hamburg–Lübeck

Mooraushub bei Oslebshausen



Die Autobahn in der Heide bei Hollinde

Bauabſchnitt
Bremen–Hamburg–Lübeck

Bild
33



Bild 34 | Bauabschnitt Bremen–Hamburg–Lübeck

Moorarbeiten bei Wümmingen

Bild 34. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Moorarbeiten bei Wümmingen.

In dieser Moorgegend wird die bewachsene Oberfläche, wie im Vordergrund des Bildes zu sehen, in langen Streifen umgepflügt, um später wieder als Belag für die entstehenden Böschungen gebraucht zu werden. Das darunter befindliche Erdreich wird in Loren verladen, abtransportiert und zu großen Haufen gelagert. Durch Kunstdünger und häufiges Umlagern wird es zu wertvollem Humus für den Mittelstreifen umgewandelt. Auf der ganzen 24 m breiten Bahnstrecke muß das Moor völlig entfernt und durch Sand ersetzt werden. Bei diesem tiefen Mooraushub ist man hier auf uralte, aus der Germanenzeit stammende quadratförmige Ausschachtungen im Raseneisenstein gestoßen. Im Hintergrund steht das Lehrgerüst für die über die Autobahn zu führende Straße von Ottersberg nach Wümmingen.

Bild 35. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Pfeilergründung für die Bahnunterführung bei Hollenstedt.

Die Reichsautobahn soll hier unter der Eisenbahn unterführt werden. Die Gleise der Reichsbahn sind mit einer Behelfskonstruktion aufgehängt, damit der Verkehr während des Baues nicht gehindert ist. Eben fährt der Materialzug über das Gleis, der das Baumaterial, gelben Sand und blauen Split, heranbringt. Tief unten in der von Eisenträgern abgestützten Baugrube sind Maurer beim Aufsetzen der Klinkerziegelwände, mit Teerbindung, beschäftigt, die das Bauwerk gegen das säurehaltige Moorwasser zu schützen haben.

Bild 36. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Blick auf Hamburg von der Straßenüberführung bei Marienthal.

Dieses Baubild zeigt die Erdarbeiten und die Straßenüberführung kurz vor Hamburg. Ein breiter Mittel-

streifen ist vorläufig noch stehengeblieben, da dies für das Heranbringen des Baumaterials für den Kunstbau nötig war. Bald wird der Raum aber verschwinden, und die ganze Breite der beiden nebeneinander nur durch einen 5 m breiten bepflanzten Mittelstreifen getrennten Fahrbahnen wird sichtbar werden. Links im Bilde hunderte gleichmäßige Siedlungsbauten. Da das Bild am 19. August gemalt wurde, flattern noch unsere nationalsozialistischen Fahnen, und auf den Plakaten steht als Wahlparole: „Ein Führer, ein Volk, ein Ja."

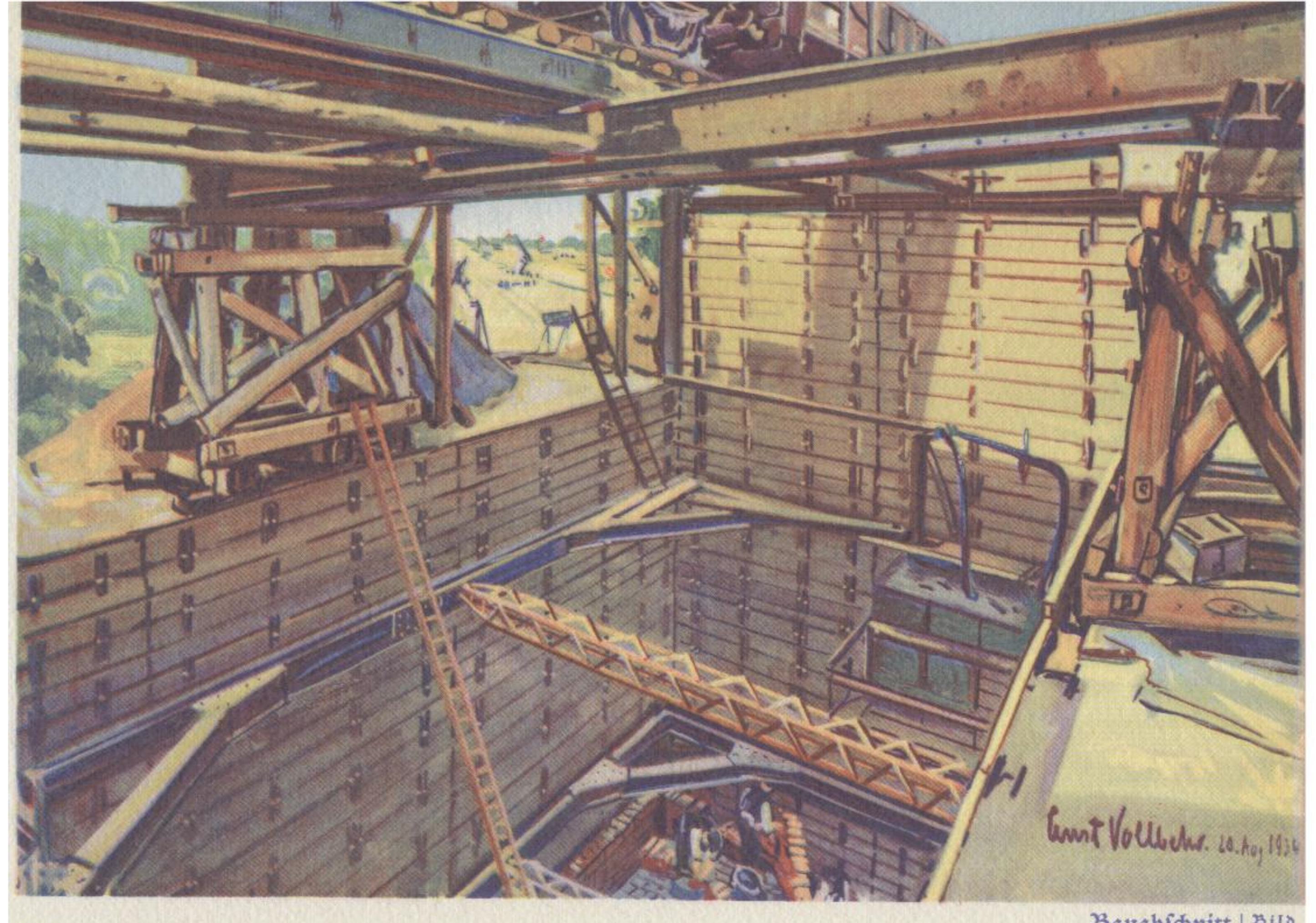
Im Hintergrund die charakteristische Stadtsilhouette Hamburgs mit seinen vielen grünleuchtenden Kirchtürmen, denen die Reichsautobahn entgegenstrebt.

Bild 37. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Blick in das Travetal bei Reecke.

Auch hier müssen für den Bau der Reichsautobahn, da das ganze Terrain sehr hügelig ist, große Erdmassen bewegt werden. Im Hintergrund führt die Chaussee Hamburg—Lübeck. Die Reichsautobahn wird unter ihr hindurchgeführt. Herrliche Alleebäume mußten leider geopfert werden, werden aber gleich nach Vollendung der Erdbewegungen, wo angängig, durch neue ersetzt. In der Mitte des Bildes war Moorgelände. Das Moor mußte ausgehoben, ein Bach durch gewaltige Röhren unterführt und die Baustelle mit festgestampftem Sand angefüllt werden. Rechts schaut man ins malerische Travetal mit der Stadtsilhouette der Hansastadt Lübeck.

Bild 38. Bauabschnitt Leipzig—Bayreuth. Vermessungsarbeiten im Forst Klosterlausnitz am Wolfdickicht.

Auch in Richtung Berlin—Leipzig—Bayreuth—München werden die neuen Schnellbahnen des Kraft-



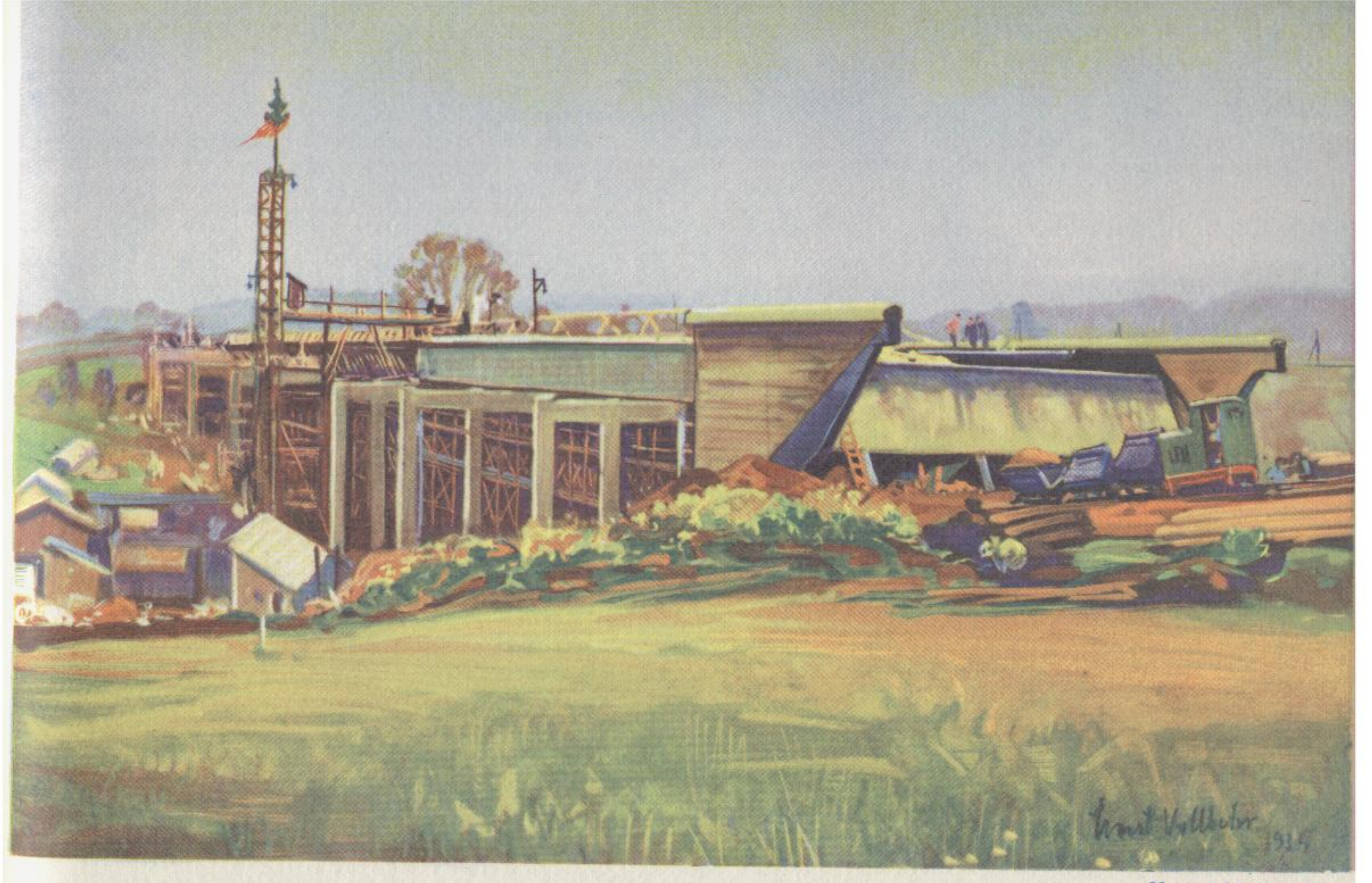
Pfeilergründung für die Bahnunterführung bei Hollenstedt

Bauabschnitt Bremen–Hamburg–Lübeck | Bild 35



Bild 36 | Bauabschnitt Bremen–Hamburg–Lübeck

Blick auf Hamburg von der Straßenüberführung bei Mariental



Blick in das Travetal bei Reecke

Bauabschnitt Bremen–Hamburg–Lübeck | Bild 37



Bild 38 | Bauabschnitt Leipzig–Bayreuth

Vermessungsarbeiten im Forst Klosterlausnitz am Wolfdickicht



Waldarbeiten des Arbeitsdienstes bei Hermsdorf

Bauabschnitt Leipzig–Bayreuth | Bild 39

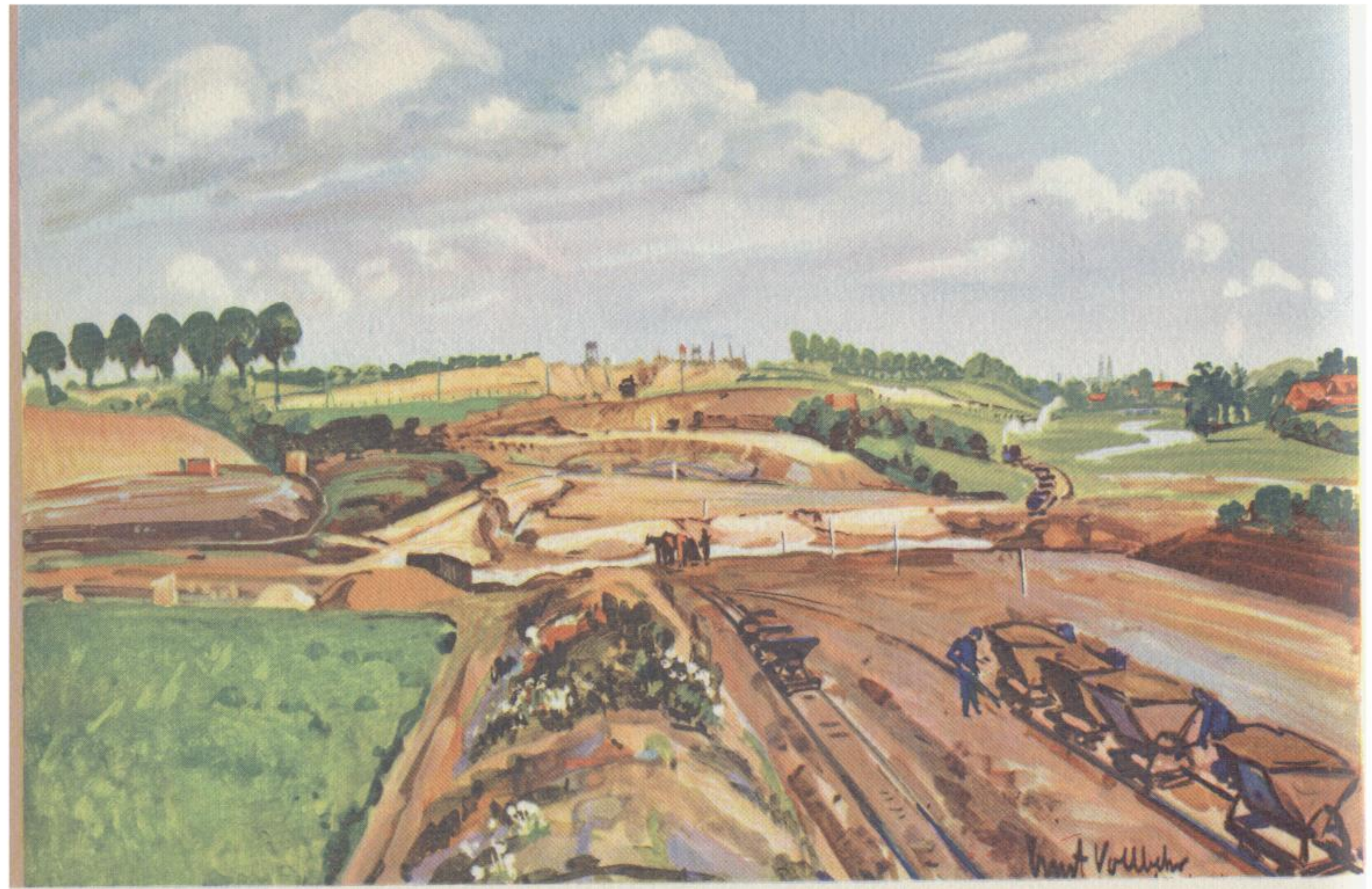


Bild 40 | Bauabschnitt Stuttgart–Ulm

Talübergang bei Denkendorf

verkehrs führen als direkte Verbindung des Südens mit dem Norden. Durch thüringische Landschaftsschönheit, durch sächsische Industriegebiete werden die Fahrbahnen ziehen. Noch ist auch hier alles im Werden und Wachsen.

Ehe die eigentlichen Bauarbeiten der Autobahn in Angriff genommen werden, sind umfangreiche Vorarbeiten, insbesondere Vermessungsarbeiten, notwendig. Das Bild zeigt, wie im Zuge der Achse der zukünftigen Autobahn ein Waldstreifen herausgeschlagen ist, der zur Festlegung der Achse dient.

Bild 39. Bauabschnitt Leipzig—Bayreuth. Waldarbeiten des Arbeitsdienstes bei Hermsdorf.

Auch der Arbeitsdienst hat teil an dem großen Werke des Baues der Reichsautobahnen. Insbesondere wird er zu Arbeiten wie Kompostbereitung, Abziehen von Mutterboden, Rodungen usw. eingesetzt. Das Bild zeigt eine Gruppe Arbeitsdienstleute mit der Beräumung des Waldbodens beschäftigt.

Bild 40. Bauabschnitt Stuttgart—Ulm. Talübergang bei Denkendorf.

Im Süden des Reiches wird von fleißigen Händen der Autobahn der Weg bereitet. Auch hier setzte die Natur Hindernisse in den Weg, die aber geniale Ingenieurkunst mit imposanten Bauten überbrückt. Bei Denkendorf mußten zwei Höhenzüge verbunden werden. So entstand hier ein Talübergang in einer Länge von 184 m. Schlank und schön streben die Träger der einen Fahrbahn bereits aus dem Tale herauf, während die andere Hälfte der Brücke schon weitere Baufortschritte gemacht hat. Ein Richtbaum thront als sichtbarer Ausdruck der Freude über das Gelingen des Werks und Verbundenheit der Arbeiter mit ihrem Schaffen.

Auch hier wieder ein Beispiel der Rücksicht der Bauingenieure auf die Schönheiten des Landes, denn der Baum, dessen Krone sich hinter dem Bauwerk emporhebt, lag im Zuge der ursprünglich geplanten

Trasse. Nicht aber das Beil, sondern die Ehrfurcht vor der Heimat siegte; die Trasse wurde verlegt, der Baum lebt den Fahrern der fertiggestellten Autobahn ebenso wie den Bewohnern zur Freude.

Bild 41. Bauabschnitt Stuttgart—Ulm. Baustelle der Sulzbachbrücke.

Im Sulzbachtal, im Zuge der gleichen Strecke wird der Bau einer weit kühneren Brücke vorbereitet. Sie wird wohl die letzte Steigerung einer hoch liegenden Balkenbrücke sein, die das Tal in einer Länge von 367 m überspannt und den Fahrern später einen wundervollen Ausblick in das herrliche Land und auf die im Hintergrunde liegenden Höhenzüge der Schwäbischen Alb bieten. Noch zeigt die Baustelle nichts von dem herrlichen Bauwerk, sondern mahnt daran, daß viele Arbeiter der Faust und der Stirn nötig sind bis zur Vollendung.

Jenseits in dem bewaldeten Hügel sind die Bäume bereits gefällt. Man erkennt den Weg der Brücke, die in einer Höhe von 40 m über der Talsohle hinwegführen wird. Der Grund, auf dem die Pfeiler des Viadukts ruhen werden, besteht aus Knollenmergel, der leicht zu Erdrutschungen neigt. Deshalb sind für die Gründung der Pfeiler besondere Vorkehrungen notwendig. Welche Ausmaße an Vorarbeiten für die Fundamente, deren Unterkanten 10 m unter der Erdoberfläche liegen, erforderlich machten, ersieht man daran, daß eine Spundbohlenwand eines dieser Teilfundamente insgesamt 70 t wiegt. Der Aushub eines Teilfundamentes betrug 800 cbm Erde.

Bild 42. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Abstieg der Autobahn nach Dresden-Radebeul.

Dem von Chemnitz kommenden Kraftfahrer bietet sich unmittelbar vor Dresden ein eindrucksvolles Bild. Vor ihm liegt im Elbtal Dresden. Zwischen den Häusern blitzt hier und da die Elbe auf. Am Horizont



Baustelle der Sulzbachbrücke

Bauabschnitt Stuttgart–Ulm | Bild 41



Bild 42 | Bauabschnitt Dresden–Chemnitz

Abstieg der Autobahn nach Dresden-Radebeul



Baustelle der Saubachbrücke

Bauabschnitt Dresden–Chemnitz | Bild 43



Bild 44 | Bauabschnitt Dresden–Chemnitz

Blick in das Triebischtal von der Achse der Autobahn

sind die herrlichen Ausflugsorte von Dresden: die Lößnitz, die Heide und die Sächsische Schweiz, zu sehen. Die Autobahn zieht sich von den Wilsdruffer Höhen in kühner, aber doch schmiegsamer Linienführung mit einem Gefälle von 1:19 ins Tal hinab. Im Vordergrund sieht man die im Gange befindlichen Erdarbeiten; deutlich sind die beiden Fahrbahnen mit dem Mittelstreifen zu erkennen.

Bild 43. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Baustelle der Saubachbrücke.

Die Reichsautobahn Dresden—Chemnitz—Meerane kreuzt an vielen Stellen infolge ihrer Ost-West-Lage die vom sächsischen Erzgebirge nach Norden zu laufenden, tief eingeschnittenen Flußtäler und Bachläufe.

Im vorliegenden Bilde ist der Baubeginn für die Überbrückung des Saubachtales wiedergegeben. Auf hohen Pfeilern wird die Autobahn von einem Hang zum andern geführt. Im Tale unten sieht man umfangreiche Gerüste und Baustelleneinrichtungen, die für die Gründungen und Herstellung der hohen Betonbrückenpfeiler notwendig sind. Besondere Schwierigkeiten waren gerade an dieser Stelle wegen des schlechten im Tale vorhandenen Baugrundes zu überwinden.

Bild 44. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Blick in das Triebischtal von der Achse der Autobahn.

Nach den ersten Entwürfen sollte die Autobahn in das auf dem Bilde dargestellte liebliche Triebischtal gelegt werden. Die beim Entstehen der Reichsautobahnen mitwirkenden Landschaftsberater veranlaßten jedoch die Verlegung der Autobahn an dieser Stelle nach den Höhen am Rande des Tales. Der Autofahrer wird dadurch auf längerer Strecke einen herrlichen Ausblick auf das schöne, der deutschen Landschaft erhaltene Triebischtal haben.

Bild 45. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Die Reichsautobahn zwischen Kaltofen und Berbersdorf.

Ein für Sachsen charakteristisches Landschaftsbild. Im Hintergrund zieht sich zwischen Wiesen und Feldern die Autobahn von den Berbersdorfer Höhen nach dem Tale der Großen Striegis zu. Deutlich sind am Steilhang der Großen Striegis die roten Hakenkreuzfähnchen, als Kennzeichen der zukünftigen Linienführung der Reichsautobahn, zu erkennen. Im kühnen Sprung wird dort das Flüßchen in beträchtlicher Höhe überquert.

Bild 46. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Das Tal der Großen Striegis an der künftigen Autobahnbrücke.

Das Bild gibt eins der idyllischsten und schönsten Täler wieder, die von der Reichsautobahn Dresden—Chemnitz—Meerane erschlossen werden. Um die Unberührtheit des Tales nicht zu stören, wird hier die Autobahn unter Benutzung der beiden rechts und links an den Talhängen sichtbaren Felsen überführt. Dem Autofahrer bietet sich später von der Brücke aus ein herrlicher Blick auf die sich unten im Tale dahinschlängelnde Striegis.

Bild 47. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Die Trasse der Reichsautobahn im Zellaerwald.

Einförmige Strecken werden den Kraftfahrer anstrengen und leicht ermüden. Längere Strecken im Wald bedeuten daher für den Autofahrer Entspannung und Erholung. Deshalb wurde die Autobahn bei Nossen durch den Zellaer Wald gelegt. Gleichzeitig wurde dadurch auch landwirtschaftlich hochentwickelter Grund und Boden, durch den die Autobahn erst geführt werden sollte, geschont. Auf dem Bilde



Die Reichsautobahn zwischen Kaltofen und Berbersdorf

Bauabschnitt Dresden–Chemnitz | Bild 45



Bild 46 | Bauabschnitt Dresden–Chemnitz

Das Striegitztal an der künftigen Autobahnbrücke



Die Trasse der Reichsautobahn im Zellerwald

Bauabschnitt Dresden–Chemnitz | Bild 47



Bild 48 | Bauabschnitt Dresden–Chemnitz

Blick von der Trasse der Autobahn auf Chemnitz



Die Autobahn am Viadukt bei Borna

Bauabschnitt Dresden–Chemnitz | Bild 49

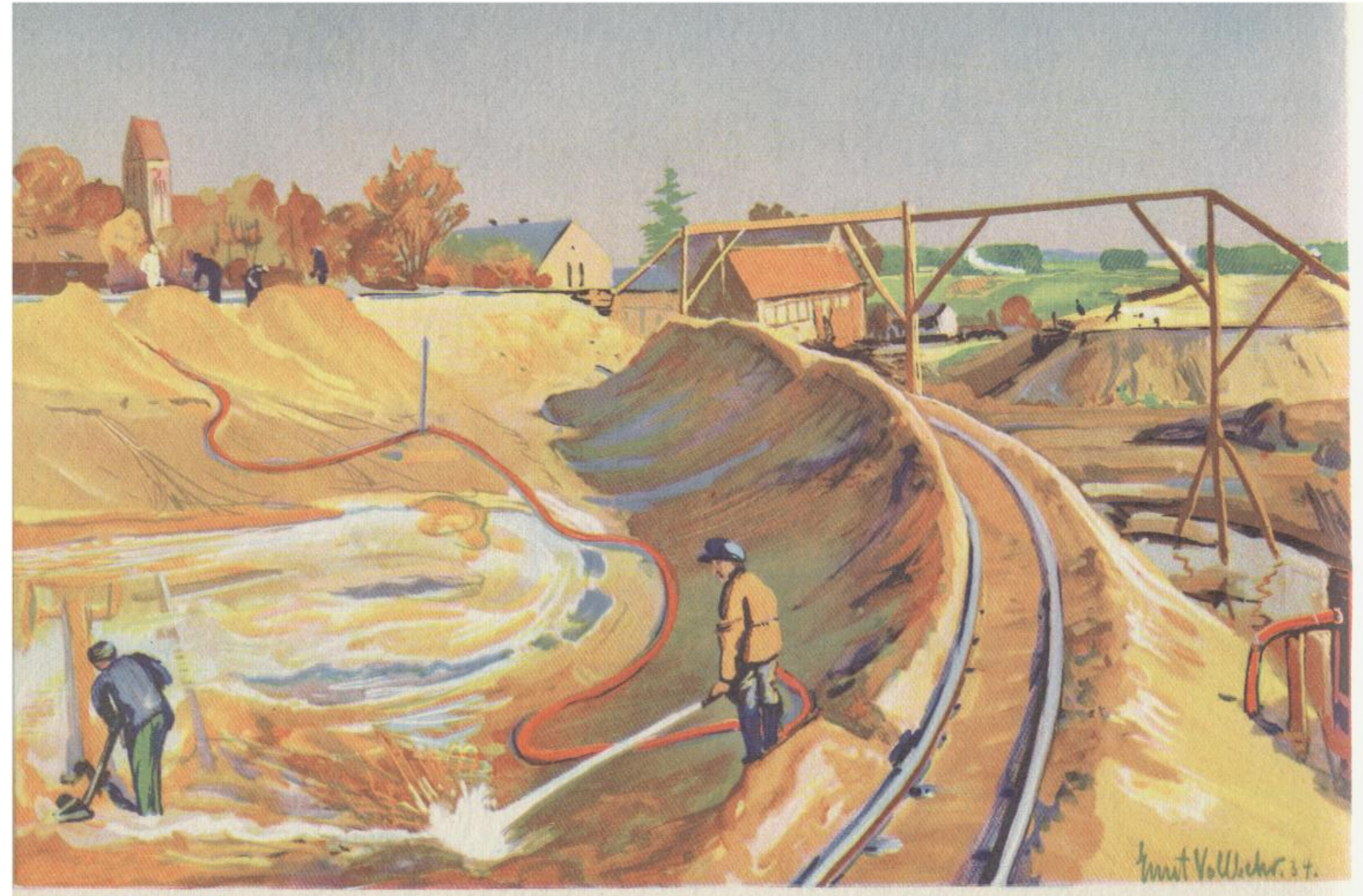


Bild 50 | Bauabschnitt Berlin–Hannover

Dammschüttung in der Ortschaft Grebs

sehen wir einen Teil der 4 km langen geraden Strecke im Zellaer Walde längs einer Schneise, die für die Linienführung richtunggebend war. Im Vordergrund ist ein Schürfloch zu sehen. Es soll wie bei allen Straßenbauten über die Untergrundverhältnisse Aufschluß geben.

Bild 48. **Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Blick von der Trasse der Autobahn auf Chemnitz.**

Von den Höhen bei Glösa steigt die Autobahn in das Chemnitzbachtal hinab und windet sich im Bahrebachtal nach dem Rabensteiner Forst zu. Deutlich sieht man hier, wie die Autobahn sich im Bahrebachtal durch den Reichsbahnviadukt der Linie Chemnitz—Wittgensdorf hindurchschlängelt. Links, in der Geländemulde, liegt die sächsische Industriestadt Chemnitz mit ihren vielen Türmen und Fabrikschornsteinen. In der Mitte des Bildes, im Hintergrunde, fällt der Bismarckturm auf, der ein beliebter Ausflugsort der Chemnitzer Bevölkerung ist.

Bild 49. **Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Die Autobahn am Viadukt bei Borna.**

Die Pfeilerstellung der Eisenbahnbrücke war glücklicherweise so, daß jede der beiden Fahrbahnen durch eine Brückenöffnung geführt werden konnte. Der zwischen diesen beiden Öffnungen befindliche Pfeiler kommt gerade auf den begrünten Mittelstreifen zu stehen. Die Autobahn liegt an dieser Stelle in einer Kurve und ist daher einseitig überhöht. Wir erkennen deutlich im Vordergrunde des Bildes die Holzlehren, die die schräge Lage des Zwischenstreifens veranschaulichen, denn dieser muß von der erhöhten äußeren Kante der einen Fahrbahn zu der tiefer liegenden inneren der anderen Fahrbahn verzogen werden.

Bild 50. **Bauabschnitt Berlin—Hannover. Dammschüttung in der Ortschaft Grebs.**

Die Autobahn wird hier mittels einer Eisenbetonbrücke über die Dorfstraße in Grebs hinweggeführt. Im Vordergrund sehen wir das Kipp-Spül-Verfahren. Der Sand wird mittels Wasserstrahl verspült, um so einen möglichst dichten Untergrund zu erzielen.

Bild 51. **Bauabschnitt Berlin—Hannover. Abstieg der Reichsautobahn von der Hohen Börde ins Elbtal bei Magdeburg.**

Das Bild zeigt die Linienführung der Autobahn durch die Magdeburger Hohe Börde hinab ins Elbtal. Der Rübenbau hat diese Landschaft zur baumlosen Öde gemacht. Schwerer lehmiger Boden wehrt sich gegen Schippe und Greifer, für den Fahrer aber wird der Blick auf die Stadt Magdeburg mit ihren vielen Doppeltürmen und auf die glitzernde Elbe zum Genuß.

Bild 52. **Bauabschnitt Berlin—Hannover. Die Autobahn im Mesterberger Forst bei Lehre.**

Bei Kilometer 263 schneidet auf etwa 200 m die Autobahn Posidonienschiefer an. Um ein Rutschen des Dammes in dem hier vorhandenen Gefälle zu verhindern wird der Posidonienschiefer gegen den Damm durch eine Bitumendecke abgeschlossen, die eine Verwitterung des Schiefers und Bildung einer Gleitfläche durch eindringendes Wasser verhütet.



Abstieg der Reichsautobahn von der Hohen Börde ins Elbetal bei Magdeburg

Bauabschnitt Berlin–Hannover | Bild 51

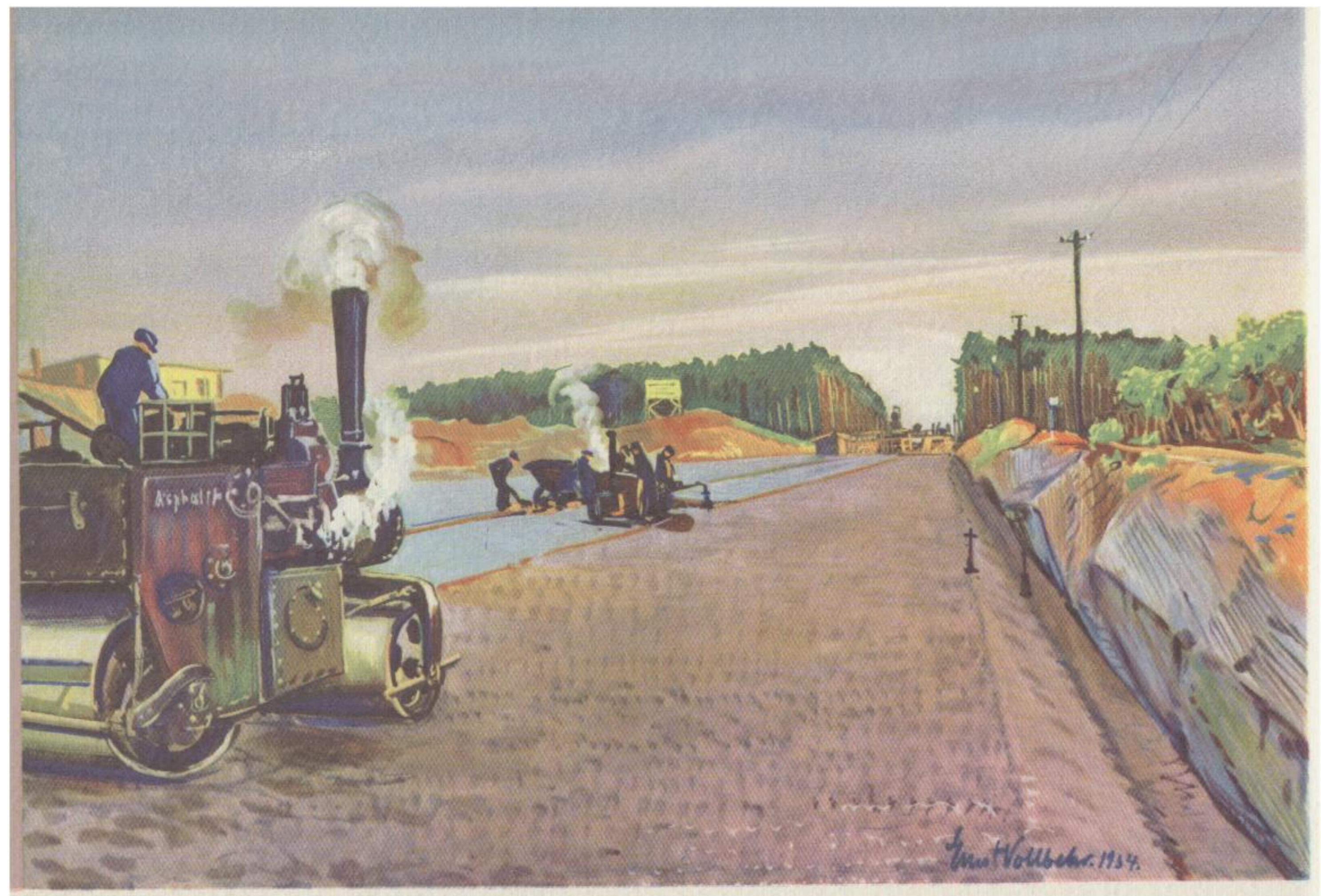


Bild 52 | Bauabschnitt Berlin–Hannover

Die Autobahn im Mesterbergerforst bei Lehre



Die Autobahn auf der Schachthorst bei Dibbesdorf

Bauabschnitt Berlin–Hannover | Bild 53

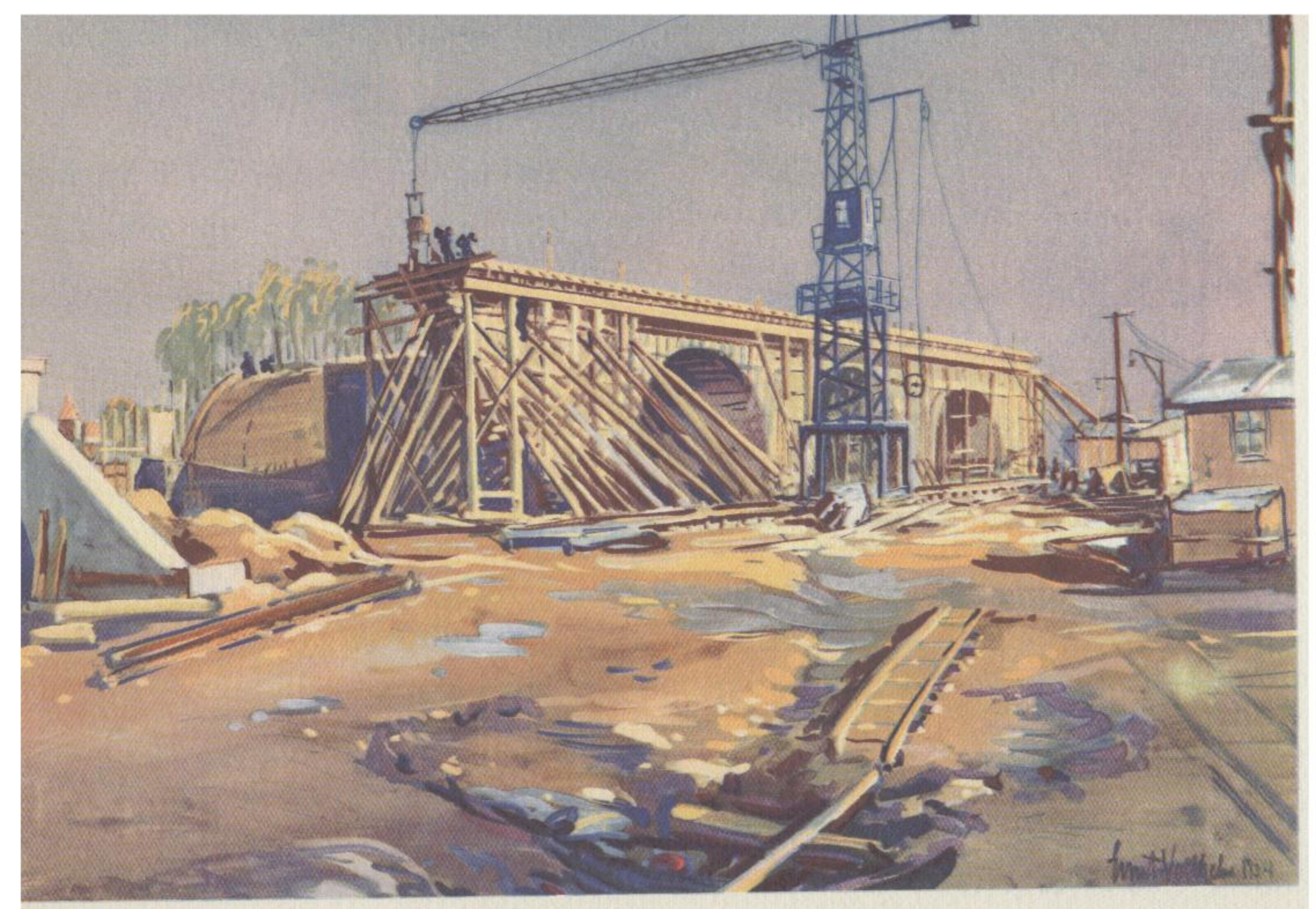


Bild 54 | Bauabschnitt Berlin–Hannover

Schunterbrücke bei Hondelage

Bild 53. Bauabschnitt Berlin—Hannover. Die Autobahn auf der Schachthorst bei Dibbesdorf.

Bei Kilometer 255 schmiegt sich die Autobahn der sanften Neigung eines landschaftlich reizvollen Wiesentales an. Die Dämme sind weit in das Gelände hineingezogen und vermeiden so ein hartes Zerschneiden des Talbeckens.

Bild 54. Bauabschnitt Berlin—Hannover. Schunterbrücke bei Hondelage.

Die großen Bögen des Schunterüberganges bei Kilometer 257 gewähren einen freien Blick von Hondelage durch das Schuntertal. Die erste Hälfte der Bögen sind betoniert. Die Lehrgerüste sind abgesenkt und zwecks Wiederverwendung für die zweite Hälfte der Bögen zurückgezogen worden.
Auf dieser Strecke stieß man bei den Grabungsarbeiten auf ein riesiges spätbronzezeitliches Gräberfeld, auf einen außergewöhnlich reichen Bestattungsplatz frühgermanischer Siedler. Man zählte mehr als 417 Bestattungen und fand vieles aufschlußgebendes Material von geschichtlicher Bedeutung. Straßen der Zukunft vermitteln Einblick in die Vergangenheit.

Bild 55. Die Deutsche Alpenstraße. Blick vom Mauthhäusel in die Weißbachschlucht.

Sprengschüsse dröhnen durch die Weißbachschlucht! Aus aufquirlenden Staubwolken schlägt prasselnd das gelöste Gestein hernieder. Schwielige Fäuste wettergebräunter Arbeitsmänner greifen zu. Keuchend mit schwerer Last ächzt eine Feldbahn über holprige Gleise. Hoch oben in den Felsen, staubbedeckt, stehen die Bohrleute, unverdrossen die ohrenbetäubend ratternden Preßluftwerkzeuge gegen die Felswand stemmend.

Hier baut man an der Deutschen Alpenstraße!
Von Ost nach West vorbei an reißenden Gebirgsbächen, an steilen Schluchten über Täler und Höhen wird sie die deutsche Alpenkette in ihrer ganzen Länge durchstoßen. Sie wird dem Wanderer und Reisenden berückenden Zauber und die Wunder der gewaltigen Bergwelt vermitteln.

Bild 56. **Die Deutsche Alpenstraße. Baustelle an der Hochwand.**

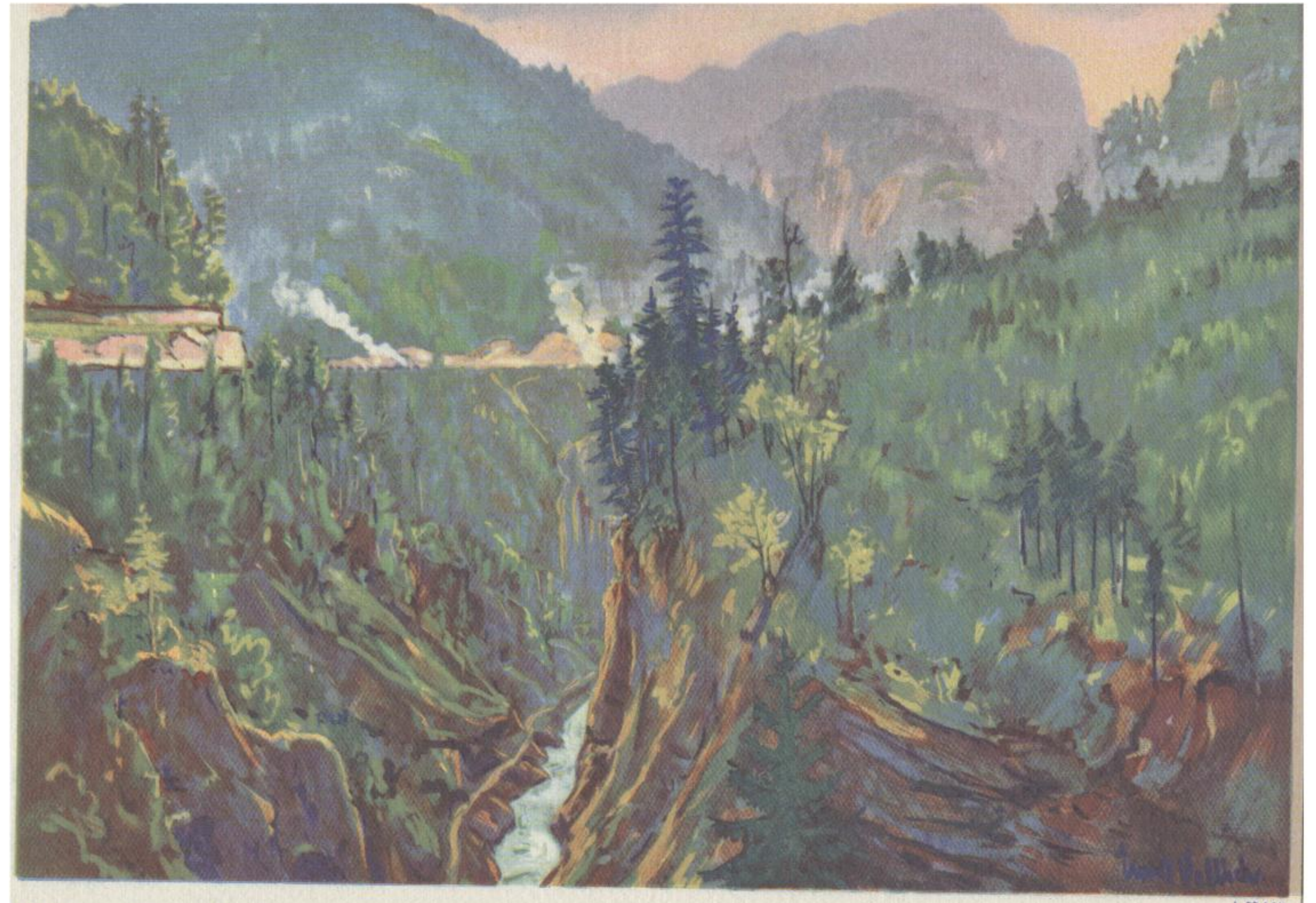
Nicht immer findet die Straße beim Anstieg in die Berge an den steil abfallenden Felswänden natürlichen Halt. Oft müssen schwierige Kunstbauten errichtet werden.
Das Bild zeigt die Arbeiten an einer Stützmauer. Mittels Winde und Schwenkkran, von Hand betrieben, werden Bauholz, Mörtel und Steine an den Ort ihrer Verwendung gebracht. Umsicht und Mut sind bei Durchführung dieser gefährlichen Arbeiten erforderlich. Die Gewissenhaftigkeit des Werkmannes bei Ausführung dieser Arbeiten ist für den Wert und Bestand der Straße sowie die Sicherheit des Straßenbenutzers von größter Bedeutung.

Bild 57. **Die Deutsche Alpenstraße. Fertige Stützmauer an der Hochwand.**

An gähnendem Abgrund vorbei führt hier die Straße, von der nun fertigen Stützmauer sicher gehalten. Als Ersatz für die 400jährige, beim Absprengen der Felsen freigelegte Soleleitung nach Bad Reichenhall, wird eine neue Rohrleitung eingebaut.

Bild 58. **Die Deutsche Alpenstraße. Sprengstelle über der alten Salzstraße bei Jettenberg.**

Noch donnert das Echo der Sprengschüsse in den Bergen, noch kaum hat sich das niederprasselnde Ge-



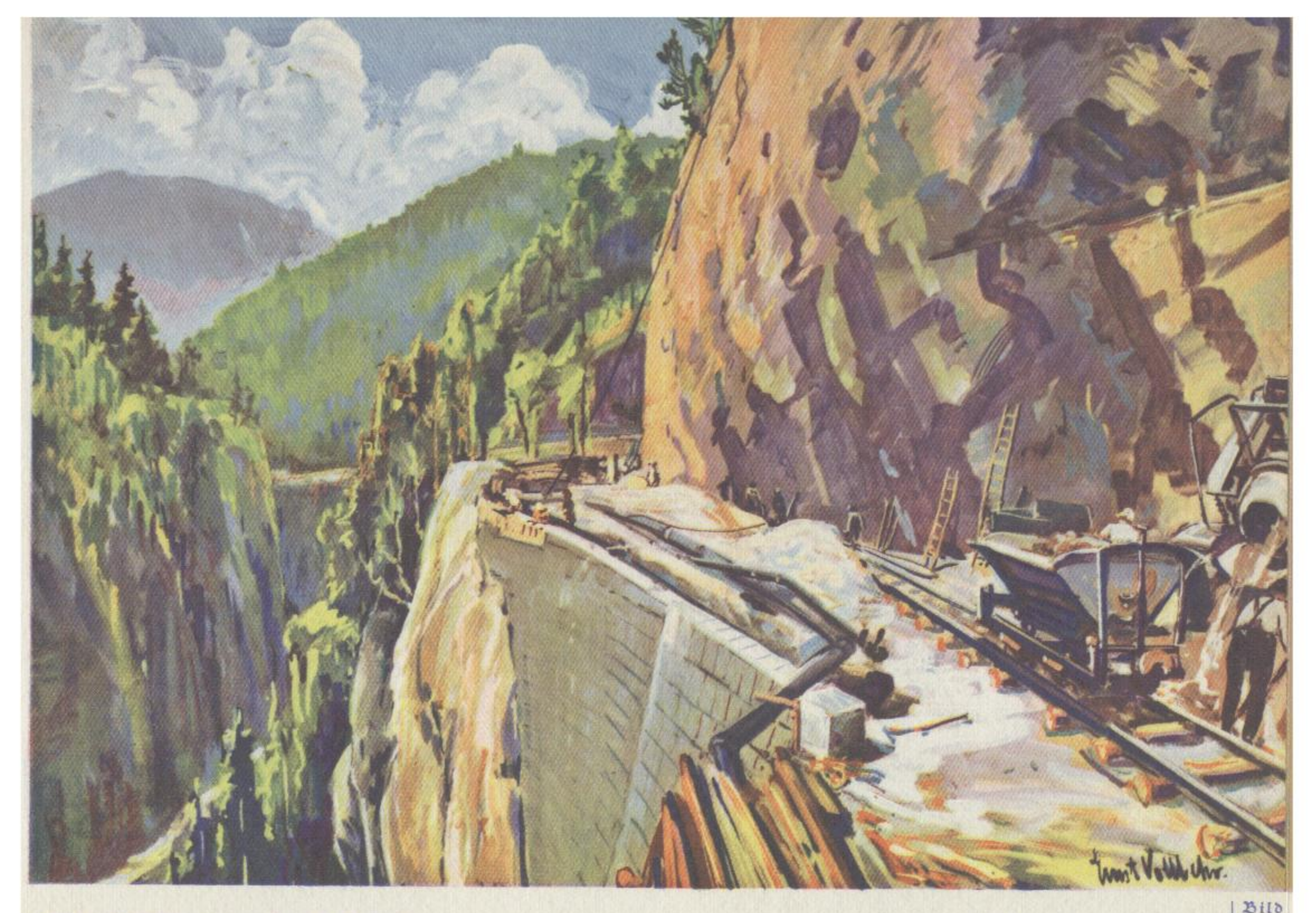
Blick vom Mauthhäusel in die Weißbachschlucht

Die Deutsche Alpenstraße | Bild 55



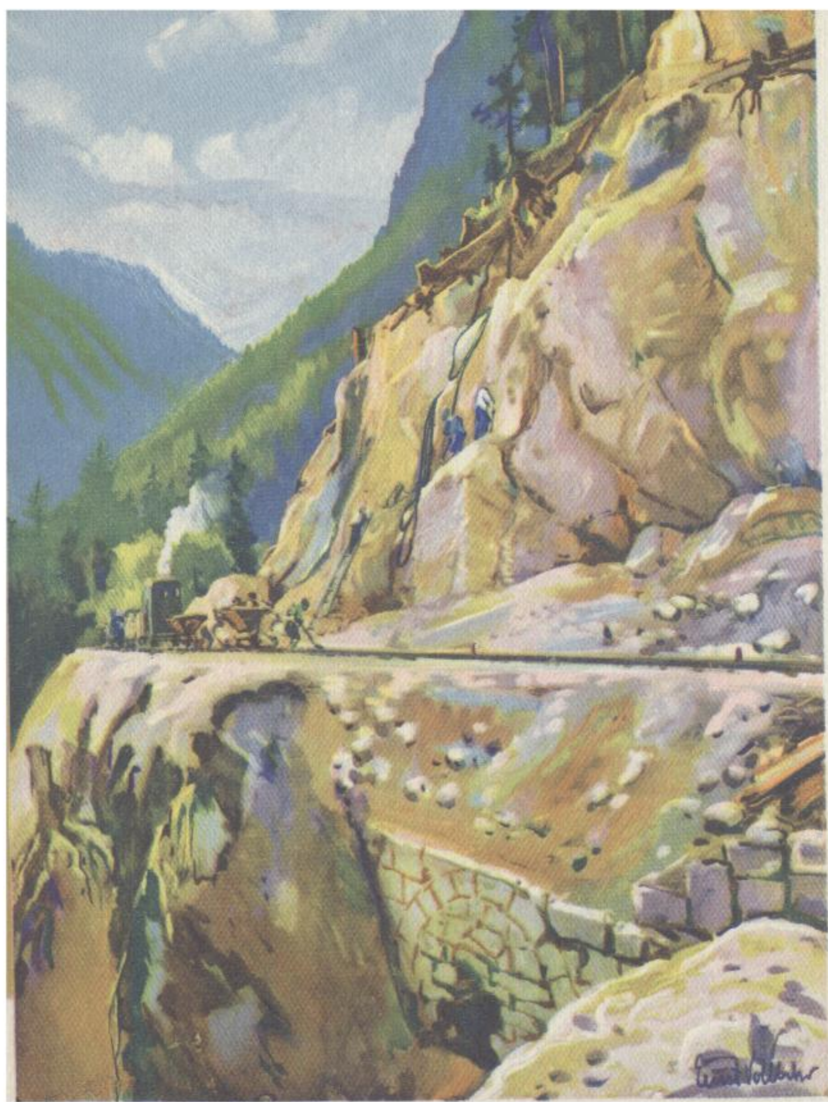
Bild 56 | Die Deutsche Alpenstraße

Baustelle an der Hochwand



Fertige Stützmauer an der Hochwand

Die Deutsche Alpenstraße | Bild 57



Sprengstelle über der alten Salzstraße bei Jettenberg



Abendstimmung
mit Blick auf Hochwand, Reiteralpe und Watzmann



Bild 60 | Die Deutsche Alpenstraße

Vor der Reiteralp

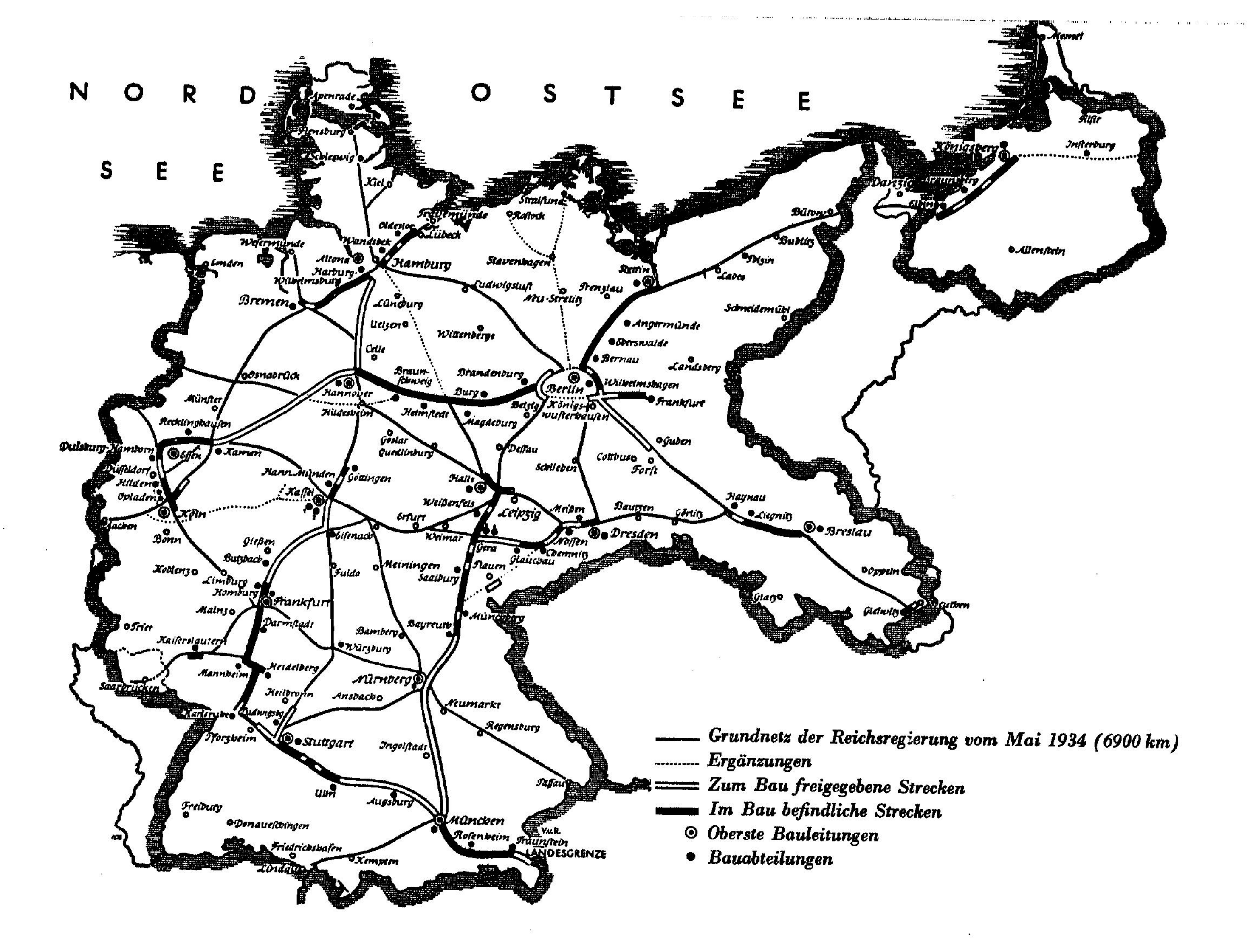
stein beruhigt, da schieben sich schon die Lorenzüge heran zum Verfahren des Materials. Durch viele tausend Tonnen Fels frißt sich Mensch, Bohrer, Spitzhacke und Sprengstoff, bahnbrechend dem großen Werk.
An dieser Stelle haben die Sprengungen eine Wasserführung der uralten Salzstraße freigelegt. Wo früher die Salzfahrer Vorspann benötigten, werden bald die Kraftfahrer spielend leicht dahingleiten. Die deutsche Landschaft aber schenkt sich erneut dem sinnigen Beschauer.

Bild 59. Die Deutsche Alpenstraße. Abendstimmung mit Blick auf Hochwand, Reiteralpe und Watzmann.

Ein Erlebnis unendlicher Schönheit ist Abendstimmung in der Weißbachschlucht. Watzmann und Reiteralpe im Glanze der Abendsonne, während sich auf die Tannen des Abhanges schon die Schatten der kommenden Nacht senken. Um diese Zeit ruht hier die Arbeit an dem Bau der Alpenstraße. Ist sie erst vollendet, wird sie vielen Menschen die Möglichkeit geben, das herrliche Schauspiel einer Abendstimmung in der Weißbachschlucht in sich aufzunehmen.

Bild 60. Die Deutsche Alpenstraße. Vor der Reiteralp.

Wie ein gewaltiger Riegel schiebt sich die Reiteralp hier vor die Weißbachschlucht. Hell erglänzt der Berggipfel im goldenen Abendsonnenschein. Langsam, doch stetig gleiten die blauen Schatten am Abhang höher und höher hinauf. Verlassen liegt die Baustelle. Nach vollbrachtem Tagewerk ruht der Werkmann von seiner schweren Arbeit. Bald wird die Nacht ihre tiefen Schatten über die Berge senken. — Morgen aber wird wieder der Lärm der Arbeit die Täler erfüllen, und der Bau der Alpenstraße wird rüstig voranschreiten.


NORD SEE
OSTSEE
Grundnetz der Reichsregierung vom Mai 1934 (6900 km)
Ergänzungen
Zum Bau freigegebene Strecken
Im Bau befindliche Strecken
Oberste Bauleitungen
Bauabteilungen
LANDESGRENZE
Hamburg
Bremen
Berlin
Hannover
Leipzig
Dresden
Breslau
Frankfurt
Nürnberg
Stuttgart
München
Königsberg
Danzig
Stettin
Köln
Essen
Halle
Kassel
Magdeburg
Braunschweig
Lübeck
Kiel
Flensburg
Schleswig
Apenrade
Altona
Wandsbek
Harburg-Wilhelmsburg
Wesermünde
Emden
Lüneburg
Uelzen
Celle
Wittenberge
Brandenburg
Burg
Ludwigslust
Neu-Strelitz
Prenzlau
Stralsund
Rostock
Stavenhagen
Angermünde
Eberswalde
Bernau
Landsberg
Wilhelmshagen
Frankfurt
Guben
Cottbus
Forst
Schlieben
Bautzen
Görlitz
Haynau
Liegnitz
Oppeln
Glatz
Gleiwitz
Beuthen
Meißen
Nossen
Chemnitz
Glauchau
Gera
Plauen
Münchberg
Bayreuth
Saalburg
Weimar
Erfurt
Weißenfels
Dessau
Belzig
Königs-wusterhausen
Helmstedt
Hildesheim
Goslar
Quedlinburg
Göttingen
Hann. Münden
Eisenach
Fulda
Meiningen
Bamberg
Würzburg
Gießen
Butzbach
Limburg
Homburg
Koblenz
Bonn
Aachen
Opladen
Hilden
Düsseldorf
Duisburg-Hamborn
Recklinghausen
Kamen
Münster
Osnabrück
Mainz
Darmstadt
Trier
Kaiserslautern
Mannheim
Heidelberg
Saarbrücken
Karlsruhe
Heilbronn
Ludwigsburg
Ansbach
Pforzheim
Neumarkt
Regensburg
Ingolstadt
Passau
Ulm
Augsburg
Freiburg
Donaueschingen
Friedrichshafen
Lindau
Kempten
Rosenheim
Traunstein
Bütow
Bublitz
Polzin
Labes
Schneidemühl
Insterburg
Tilsit
Memel
Allenstein
Elbing
Marienburg
Oldesloe
Travemünde